

Disc brake for a motor vehicle

Patent number: EP0329831
Publication date: 1989-08-30
Inventor: EGARTNER WALTER
Applicant: BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG (DE)
Classification:
 - International: F16D55/224; F16D65/12; F16D65/847
 - european: F16D55/224; F16D65/092; F16D65/12H
Application number: EP19880118776 19881111
Priority number(s): DE19883805994 19880225

Also published as:

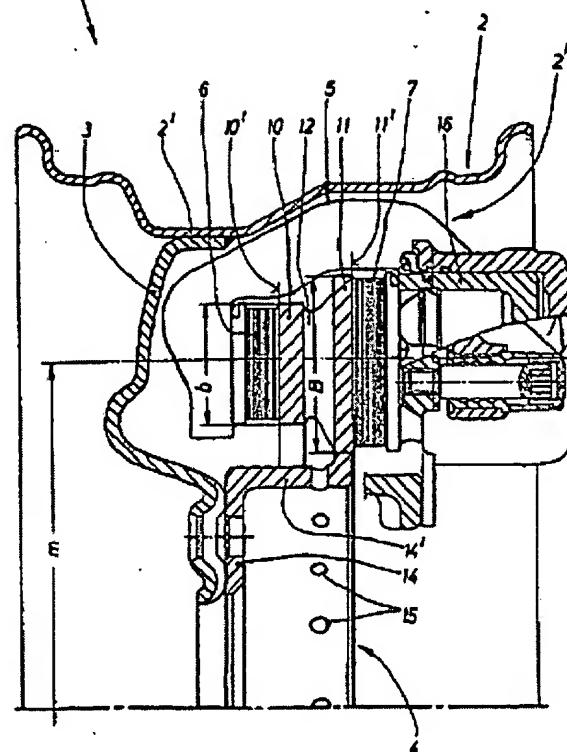
DE3805994 (A1)
 EP0329831 (B1)

Cited documents:

US3273675
 US4460069
 DE2739477
 DE8709406U
 DE1950178
[more >>](#)

Abstract of EP0329831

A vehicle wheel (1) has a rim (2) with a wheel disc (3) which is connected to a pot-shaped ventilated brake disc (4). The latter consists of an externally located friction disc (10) and an internally located friction disc (11), both of which have a mean diameter (m) of approximately equal size. In contrast, the ring width (b) of the outer friction surface (10') of the outer friction disc (10) is smaller than the ring width (B) of the inner friction surface (11') of the inner friction disc (11) by approximately one third. In consequence, the brake bracket (5) can be arranged deeper in the rim dish (2''), closer to the transition region of the rim bed (2') and the wheel disc (3).

Fig. 1


Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

BEST AVAILABLE COPY



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets

⑪ Veröffentlichungsnummer:

0 329 831
A1

⑫

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

㉑ Anmeldenummer: 88118776.9

㉓ Int. Cl.4: F16D 65/12 , F16D 65/847 ,
F16D 55/224

㉒ Anmeldetag: 11.11.88

㉔ Priorität: 25.02.88 DE 3805994

㉕ Anmelder: Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft
Patentabteilung AJ-3 Postfach 40 02 40
Petuelring 130
D-8000 München 40(DE)

㉖ Veröffentlichungstag der Anmeldung:
30.08.89 Patentblatt 89/36

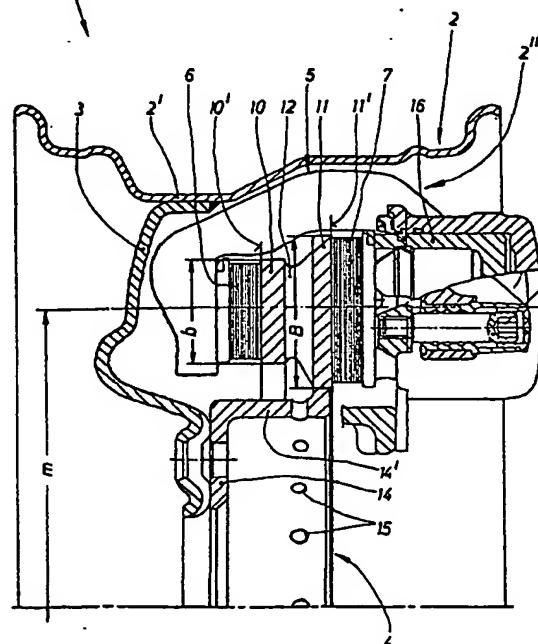
㉗ Erfinder: Egartner, Walter
Nadistrasse 8
D-8000 München 40(DE)

㉘ Benannte Vertragsstaaten:
DE ES FR GB IT SE

㉙ Schelbenbremse für ein Kraftfahrzeug.

㉚ Ein Fahrzeugrad (1) hat eine Felge (2) mit einer Radschelbe (3), die mit einer topfförmigen, belüfteten Bremsscheibe (4) verbunden ist. Diese besteht aus einer außenliegenden Reibscheibe (10) und einer innenliegenden Reibscheibe (11) welche beide etwa gleichgroße mittlere Durchmesser (m) haben. Dagegen ist die Ringbreite (b) der äußeren Reibfläche (10') der äußeren Reibscheibe 10 (10) etwa um ein Drittel kleiner als die Ringbreite (B) der inneren Reibfläche (11') der inneren Reibscheibe (11). Hierdurch kann der Bremsträger (5) tiefer in der Felgenschüssel (2''); näher am Übergangsbereich von Felgenbett (2') und Radschelbe (3), angeordnet werden.

Fig. 1



EP 0 329 831 A1

Scheibenbremse für ein Kraftfahrzeug

Die Erfindung bezieht sich eine Scheibenbremse der im Oberbegriff des Patentanspruchs 1 genannten und aus der DE-AS 19 50 178 hervorgehenden Art.

Nachdem infolge höherer Motorleistungen, niedrigerer Luftwiderstandbeiwerte oder dergleichen die Fahrzeughöchstgeschwindigkeiten stetig steigen, muß auch die aufzubringende Bremsleistung bei möglichst gleich hohen Bremsverzögerungen erhöht werden. Dies läßt sich zwar durch Vergrößern des Bremsscheibendurchmessers erreichen, jedoch hat dies zwangsläufig auch eine Vergrößerung des Felgendurchmessers und damit des Reifendurchmessers zur Folge. Durch das hierdurch entstehende Mehrgewicht wird nicht nur das Fahrzeuggewicht erhöht, sondern es erhöht sich nachteiligerweise auch das Gewicht der ungefederten Massen. Darüber hinaus sind Felgen und Reifen mit vergleichsweise größerem Durchmesser auch teurer. Abgesehen von den vorerwähnten Umständen ist es auch bei diversen Achskonstruktionen aus räumlichen oder kinematischen Gründen erforderlich, die Bremsscheibe tiefer in der Felgenschüssel, also näher am Übergangsbereich von Felgenbett und Radscheibe, anzurordnen. Auch hierfür ist es erforderlich, entweder den Bremsscheibendurchmesser zu vermindern - wodurch an der Bremsscheibe unter Umständen erhebliche thermische Probleme entstehen - oder den Durchmesser der Felge zu vergrößern, wodurch sich die vorerwähnten Nachteile ergeben.

Bei der gattungsbildenden Bremsscheibe hat die äußere Reibscheibe eine größere Wanddicke als die innere Reibscheibe. Hierdurch werden hauptsächlich Wärmespannungsrisse an der Bremsscheibe vermieden und damit deren Standfestigkeit wesentlich erhöht. Aufgrund der großenmäßigen Gestaltung der beiden Reibscheiben ist es jedoch nicht möglich, den Bremsträger erforderlichfalls tiefer in der Felgenschüssel anzurordnen; vielmehr muß auch hierbei wie erwähnt der Durchmesser der Bremsscheibe und damit der Felge vergrößert werden.

Aufgabe der Erfindung ist es daher, bei einer Scheibenbremse der im Oberbegriff des Patentanspruchs 1 genannten Art die Bremsscheibe mit einfachen und damit kostengünstig durchführbaren Mitteln derart auszubilden, daß der Bremsträger nahe am Übergangsbereich von Felgenbett und Radscheibe und damit tiefer in der Felgenschüssel angeordnet werden kann.

Zur Lösung der Aufgabe sind die im kennzeichnenden Teil des Patentanspruchs 1 dargelegten Merkmale vorgesehen.

Da der Außendurchmesser der äußeren kreis-

ringförmigen Reibfläche kleiner ist als der Außen durchmesser der inneren Reibfläche, kann der Bremsträger im Bereich der äußeren Reibscheibe radial einwärts abgestuft ausgebildet und hierdurch tiefer in der Felgenschüssel - also näher am Übergangsbereich von Felgenbett und Radscheibe - angeordnet werden. Hierbei bleiben jedoch die mittleren Reibflächendurchmesser der beiden Reibscheiben in etwa gleich groß, so daß bei etwa gleicher Bremsleistung der Durchmesser des Fahrzeugrads verkleinert werden kann. Damit ergibt sich auch eine Gewichts- und Kostenverminde rung. Natürlich kann hierbei die Bremsscheibe auch aus bloßen räumlichen oder kinematischen

- 5 ringförmigen Reibfläche kleiner ist als der Außen durchmesser der inneren Reibfläche, kann der Bremsträger im Bereich der äußeren Reibscheibe radial einwärts abgestuft ausgebildet und hierdurch tiefer in der Felgenschüssel - also näher am Übergangsbereich von Felgenbett und Radscheibe - angeordnet werden. Hierbei bleiben jedoch die mittleren Reibflächendurchmesser der beiden Reibscheiben in etwa gleich groß, so daß bei etwa gleicher Bremsleistung der Durchmesser des Fahrzeugrads verkleinert werden kann. Damit ergibt sich auch eine Gewichts- und Kostenverminde rung. Natürlich kann hierbei die Bremsscheibe auch aus bloßen räumlichen oder kinematischen
- 10 Gründen -wie bei bestimmten Achskonstruktionen erforderlich -tiefer in der Felgenschüssel angeordnet werden.
- 15 Neben der Verkleinerung des Außendurchmessers der äußeren Reibfläche wird auch deren Innendurchmesser vergrößert, so daß die mittleren Durchmesser der beiden Reibflächen etwa gleich groß sind (Merkmale der Patentansprüche 2 und 3).

- 20 Da somit die äußere kreisringförmige Reibfläche eine kleinere Ringbreite hat als die innere Reibfläche, ist es erforderlich, daß der gegen die äußere Reibfläche wirkende Bremsbelag in bezug zum Innenliegenden Bremsbelag länger und schmäler ist. Zum Ausgleich der unterschiedlichen Bremsbelagabmessungen bzw. des unterschiedlichen Verschleißses am außenliegenden Bremsbelag kann dieser gegenüber dem innenliegenden Bremsbelag einen unterschiedlichen, nämlich üblicherweise höheren Reibbeiwert aufweisen. Dieser kann durch eine entsprechende werkstoffmäßige Zusammensetzung des außenliegenden Bremsbelags erreicht werden (Merkmale der Patentansprüche 4 und 5).
- 25
- 30
- 35

- 40 Nach einer Ausführungsart der Erfindung hat die Bremsscheibe eine topfförmige Aufnahme, wobei vom Endabschnitt des Zylindermantels die innere Reibscheibe absteht; nahe dieser sind im Zylindermantel eine Vielzahl von Luftdurchlaßöffnungen angeordnet. Durch diese werden die Reibscheiben optimal belüftet und es kann auch der Zylindermantel einen etwas größeren Durchmesser aufweisen. Die erläuterte Ausführungsart ist besonders vorteilhaft bei Verwendung von gut belüfteten Rädern, wie zum Beispiel Speichenräder oder der gleichen. Ferner kann hierbei auch der Bremsträger optimal an die Kontur der Felgenschüssel angepaßt werden (Merkmale des Patentanspruchs 6).
- 45
- 50

Gemäß den Merkmalen des Patentanspruchs 7 besteht schließlich eine weitere Ausführungsart bei einer topfförmigen Aufnahme der Bremsschelbe

darin, daß die äußere Reibscheibe vom Endabschnitt des Zylindermantels absteht, der hierdurch erheblich vergrößert werden kann. Damit ergeben sich optimal günstige Einspannmöglichkeiten für die Bremsscheibe, was besonders bei Verwendung von Stahlfelgen vorteilhaft ist. Eine derartige Bremsscheibe kann problemlos auch aus hochgekohlttem Grauguss (beispielsweise GG 15) gefertigt werden, wodurch eine hohe thermische Standfestigkeit sowie ein Vermindern des Bremsenrubbeins erreicht wird.

Zwei Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in der Zeichnung dargestellt und werden im folgenden erläutert. Es zeigt:

Fig. 1 einen Schnitt einer Felge mit topfförmiger, belüfteter Bremsscheibe und einem Bremsträger,

Fig. 2 eine gegenüber der Ausführungsart nach Fig. 1 abgewandelte Ausführungsform.

Das in den Fig. 1 und 2 dargestellte Fahrzeugrad 1 eines Personenkraftwagens weist eine Felge 2 auf, in deren Felgenbett 2' eine radial verlaufende Radscheibe 3 unlösbar befestigt ist. Diese ist ihrerseits unter Zwischenlage einer topfförmigen, belüfteten Bremsscheibe 4 (Fig. 1) oder 40 (Fig. 2) an einer nicht dargestellten Achsnabe festgeschraubt. In der von der Radscheibe 3 und vom Innenliegenden Abschnitt der Felge 2 begrenzten Felgenschlüssel 2" ist ferner ein an einem achsfesten Teil abgestützter Bremsträger 5 angeordnet, der einen außenliegenden Bremsbelag 6 und einen innenliegenden Bremsbelag 7 trägt, welcher hydraulisch beaufschlagt ist.

Die beiden Bremsscheiben 4 und 40 haben jeweils eine kreisringförmige äußere, der Radscheibe 3 zugewandte Reibscheibe 10 und eine innere Reibscheibe 11, die unter Bildung von radialverlaufenden Kühlluftkanälen über eine Anzahl von Stegen 12 miteinander verbunden sind.

Die mit dem außenliegenden Bremsbelag 6 zusammenwirkende kreisringförmige äußere Reibfläche 10' der äußeren Reibscheibe 10 und die vom innenliegenden Bremsbelag 7 beaufschlagte innere, kreisringförmige Reibfläche 11' der inneren Reibscheibe 11 haben jeweils einen gleichgroßen mittleren Durchmesser m . Bei beiden Bremsscheiben 4 und 40 ist jedoch die Ringbreite b der äußeren Reibfläche 10' kleiner - im Ausführungsbeispiel etwa um ein Drittel - als die Ringbreite B der inneren Reibfläche 11'. Damit ist natürlich der Außendurchmesser der äußeren kreisringförmigen Reibfläche 10' kleiner als der Außendurchmesser der inneren Reibfläche 11', bzw. der Innendurchmesser der äußeren Reibfläche 10' größer als der Innendurchmesser der inneren Reibfläche 11'.

Bei der in Fig. 1 gezeigten Ausführungsart der Bremsscheibe 4 steht die innere Reibscheibe 11

senkrecht vom Endabschnitt eines Zylindermantels 14' der topfförmigen Nabe 14 ab, wobei sich an die innere Reibscheibe 11 über die Stege 12 die äußere Reibscheibe 10 anschließt. Im Mittelbereich

5 der Axialerstreckung der Stege 12 sind hierbei im Zylindermantel 14' eine Vielzahl von Luftdurchlaßöffnungen angeordnet, welche zur Verbesserung der Kühlung der beiden Reibscheiben 10 und 11 bei Entstehen von Bremswärme dienen. Auch kann
10 der Durchmesser des Zylindermantels 14' vergleichsweise größer gestaltet werden, so daß die topfförmige Nabe 14 ein größeres Wärmespeicherervermögen hat. Die Bremsscheibe 4 ist in besonderer Weise für Speichenräder oder dergleichen geeignet.

15 Die in Fig. 2 dargestellte Bremsscheibe 40 hat ebenfalls eine topfförmige Nabe 14, von deren Zylindermantel 14' an seinem Endabschnitt die äußere Reibscheibe 10 senkrecht absteht; an diese schließt sich über die Stege 12 die innere Reibscheibe 11 an. Aufgrund dieser Ausbildung kann der Außendurchmesser des Zylindermantels 14' verhältnismäßig groß - nämlich etwa dem Innendurchmesser der inneren Reibscheibe 11 entsprechend - gestaltet werden, so daß die topfförmige Nabe 14 neben einem guten Wärmespeicherungsvermögen auch sehr gut kraftschlüssig an der Radscheibe 3 festgespannt werden kann, was insbesondere bei Stahlfelgen vorteilhaft ist.

20 Bei beiden Bremsscheiben 4 und 40 kann die Wanddicke der äußeren Ringscheibe 10 größer sein als die Wanddicke der inneren Reibscheibe 11. Durch diese Maßnahme wird der erhöhte Verschleiß an der äußeren Reibscheibe 10 ausgeglichen und ferner an dieser ein erhöhtes Wärmespeicherungsvermögen erreicht.

25 Da wie erwähnt der Außendurchmesser der äußeren Reibfläche 10' gegenüber dem Außendurchmesser der inneren Reibfläche 11' wesentlich kleiner ist, ist der Bremsträger 5 im Bereich der äußeren Reibscheibe 10 und des außenliegenden Bremsbelags 6 radial einwärts gerichtet abgestuft ausgebildet, so daß er tiefer in der Felgenschlüssel 2" - also näher am Übergangsbereich von Radscheibe 3 und Felgenbett 2' - angeordnet werden kann. Gegenüber Reibscheiben mit gleichgroßen Außendurchmessern läßt sich durch diese Maßnahme der Durchmesser des Fahrzeugrads 1 um etwa einen Zoll verkleinern und dadurch eine Kosten- und Gewichtsverminderung erreichen. Ferner ist es bei diversen Achskonstruktionen erforderlich, die Bremsscheibe 4, 40 aus räumlichen oder kinematischen Gründen vergleichsweise tief in der Felgenschlüssel 2" anzusiedeln, so daß hierbei der Durchmesser des Fahrzeugrads nicht vergrößert zu werden braucht.

30 Der vom Bremskolben 16 beaufschlagte innenliegende Bremsbelag 7 hat eine etwa quadratische

Umrißkontur, während der außenliegende Bremsbelag 6 in bezug zum innenliegenden Bremsbelag 7 schmäler und länger ist. Zweckmäßigerverweise sind jedoch die Bremsbeläge 6 und 7 in etwa flächen gleich. Ferner kann der außenliegende Bremsbelag 6 gegenüber dem innenliegenden Bremsbelag 7 einen unterschiedlichen Reibbeiwert aufweisen. Dieser ist normalerweise am außenliegenden Bremsbelag 6 höher als am innenliegenden Bremsbelag 7. Ein unterschiedlicher Reibbeiwert - der zum Ausgleich der unterschiedlich großen Abmessungen der Bremsbeläge 6 und 7 und/oder des unterschiedlichen Verschleisses des außenliegenden Bremsbelags 6 dient - wird durch eine entsprechende werkstoffmäßige Zusammensetzung der beiden Bremsbeläge 6 oder 7 erreicht. Deren Umrißkonturen passen sich dabei auch optimal an den Bremsträger 5 an.

Ansprüche

1. Scheibenbremse für ein Kraftfahrzeug, im wesentlichen bestehend aus einem Bremsträger und einer über eine mittige Aufnahme am Fahrzeuggrad befestigten Bremsscheibe, gegen deren kreisringförmige äußere und innere Reibfläche jeweils wenigstens ein im Bremsträger abgestützter Bremsbelag wirkt, dadurch gekennzeichnet, daß der Außendurchmesser der äußeren Reibfläche (10') kleiner ist als der Außendurchmesser der inneren Reibfläche (11').

2. Scheibenbremse nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Innendurchmesser der äußeren Reibfläche (10') größer ist als der Innendurchmesser der inneren Reibfläche (11').

3. Scheibenbremse nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß bei etwa gleich großen mittleren Durchmessern (m) der beide Reibflächen (10', 11') die Ringbreite (b) der äußeren Reibfläche (10') kleiner ist als die Ringbreite (B) der inneren Reibfläche (11').

4. Scheibenbremse nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß der gegen die äußere Reibfläche (10') wirkende, außenliegende Bremsbelag (6) in bezug zum innenliegenden Bremsbelag (7) schmäler und länger ist.

5. Scheibenbremse nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der außenliegende Bremsbelag (6) gegenüber dem innenliegenden Bremsbelag (7) einen unterschiedlichen Reibbeiwert aufweist.

6. Scheibenbremse nach Anspruch 1, mit einer topfförmigen belüfteten Bremsscheibe, deren beide Reibscheiben über eine Anzahl von Stegen miteinander verbunden sind, dadurch gekennzeichnet, daß die innere Reibscheibe (11) vom Endabschnitt

des Zylindermantels (14') der topfförmigen Nabe (14) absteht, wobei dieser eine Vielzahl von Luftdurchlaßöffnungen (15) aufweist.

7. Scheibenbremse nach dem Oberbegriff des

5 Patentanspruchs 6, dadurch gekennzeichnet, daß die äußere Reibscheibe (10) vom Endabschnitt des Zylindermantels (14') der topfförmigen Nabe (14) absteht, dessen Außendurchmesser dabei etwa dem Innendurchmesser der inneren Reibscheibe
10 (11) entspricht.

15

20

25

30

35

40

45

50

55

Fig. 1

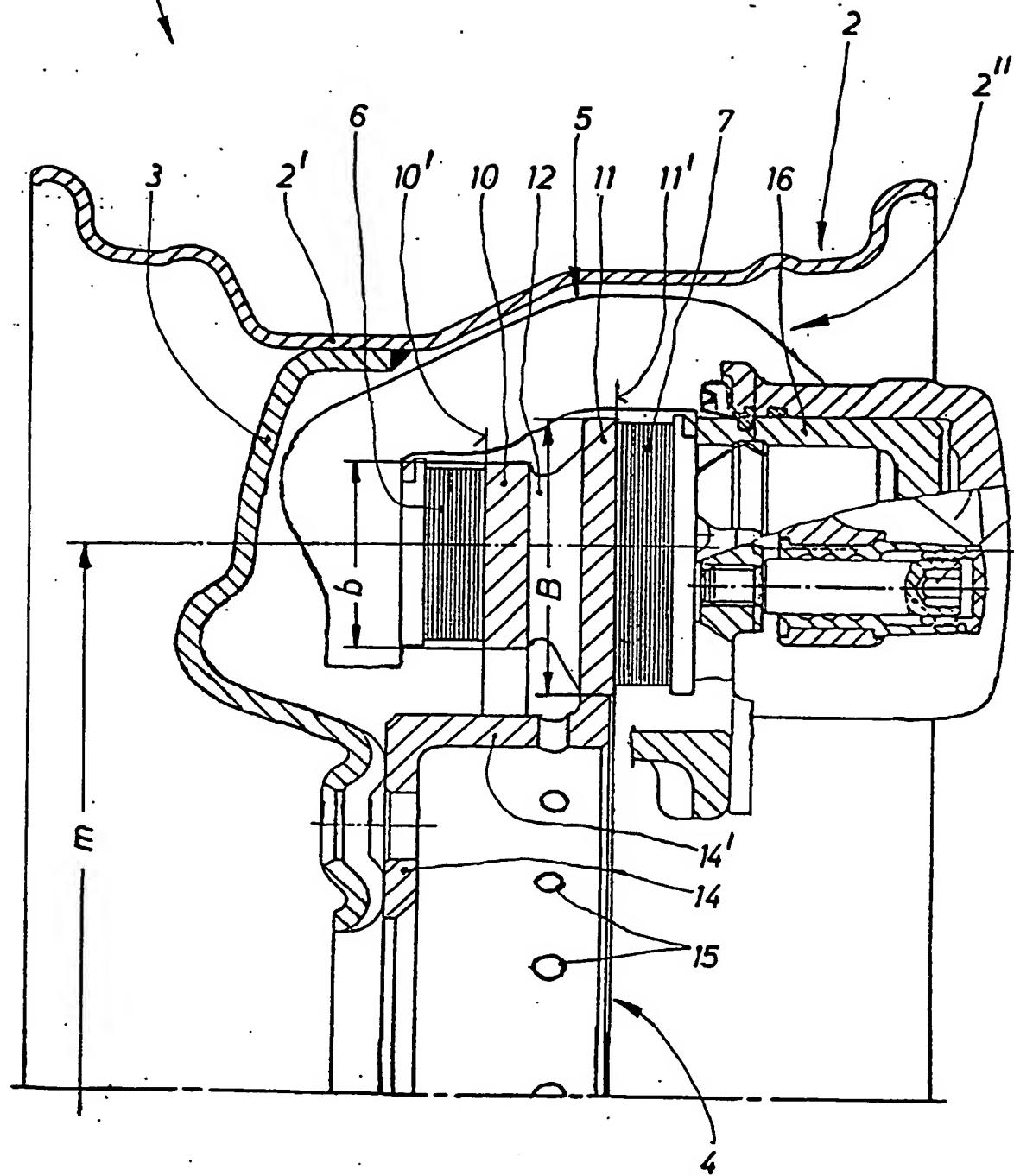
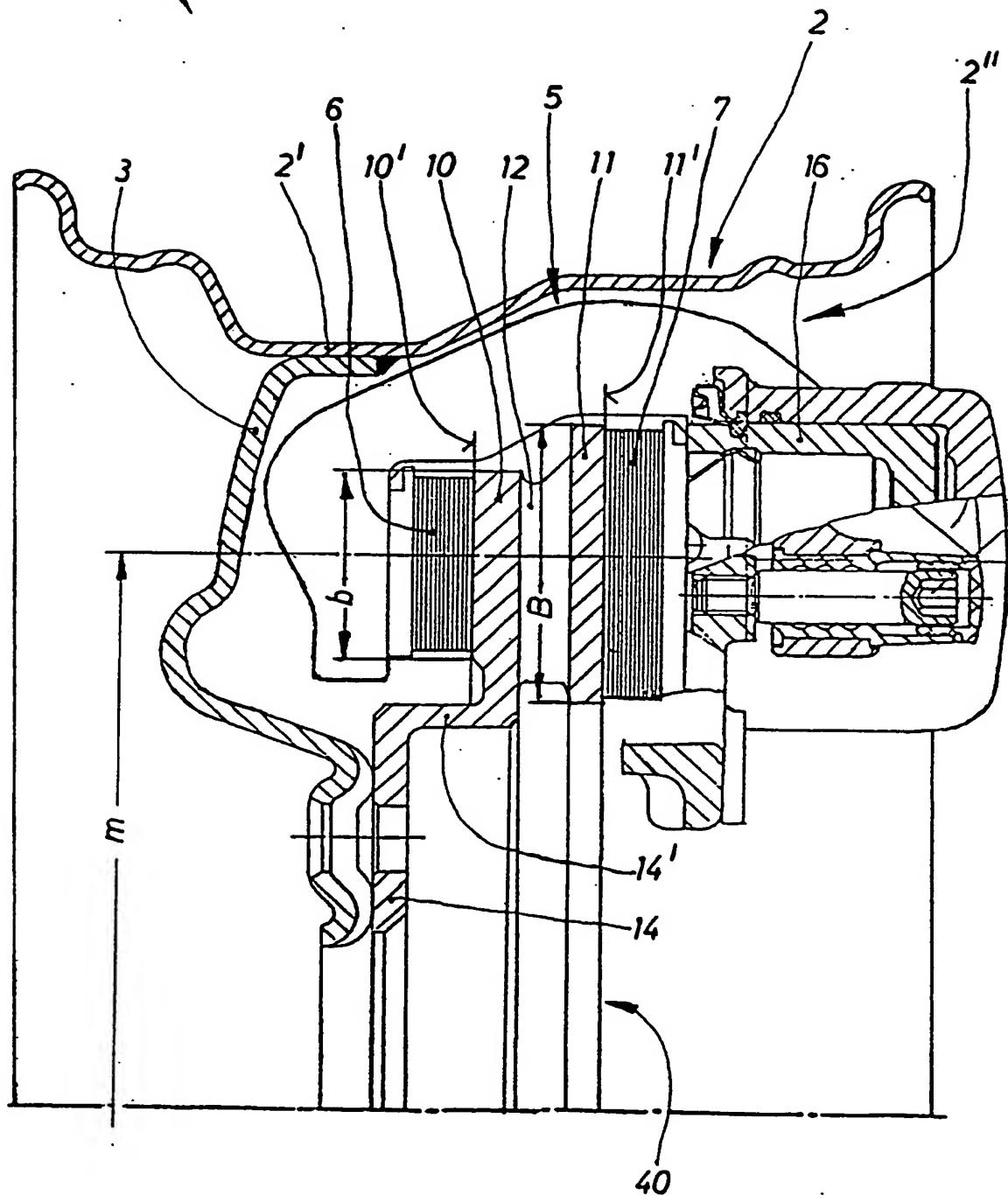


Fig. 2





EP 88 11 8776

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE

Kategorie	Kenzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betreft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl.4)
X	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN, Band 1, Nr. 154, 9. Dezember 1977, Seite 5680 M 77; & JP-A-52 100 056 (AKEBONO BRAKE KOGYO K.K.) 22-08-1977 ---	1	F 16 D 65/12 F 16 D 65/847 F 16 D 55/224
Y	IDEIM ---	2	
X	US-A-3 273 675 (P.W. BROWN) * Insgesamt *	1	
Y	---	2	
Y	US-A-4 460 069 (E.N. BOYLES) * Insgesamt *	2	
A	DE-A-2 739 477 (THE BENDIX CORP.) * Figur 1 *	1,2	
A	DE-U-8 709 406 (SCHWÄBISCHE HÜTTENWERKE GmbH) * Figur 1 *	1,6	
A,D	DE-B-1 950 178 (DAIMLER-BENZ AG) * Figur 2 *	1,7	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl.4) F 16 D 65/00 F 16 D 55/00
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort	Abschlußdatum der Recherche	Prüfer	
DEN HAAG	02-06-1989	BRAEMS C.G.I.	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet	T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze		
Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie	E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist		
A : technologischer Hintergrund	D : in der Anmeldung angeführtes Dokument		
O : nichtschriftliche Offenbarung	L : aus andern Gründen angeführtes Dokument		
P : Zwischenliteratur	& : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument		